



20 ans de réformes du secteur ferroviaire, **ET MAINTENANT ?!**

Depuis des décennies, les fausses solutions d'un vrai problème se répètent. Le système ferroviaire souffre d'un manque chronique de moyens financiers pour l'entretien, la rénovation et le développement du réseau. Le 28 novembre 2001, le Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire chargé d'évaluer la réforme de 1997 concluait son avis par : « une réforme qui n'a en rien réglé les problèmes dont souffre le système ferroviaire français mais qui a affecté l'efficacité organisationnelle et technique du système ».

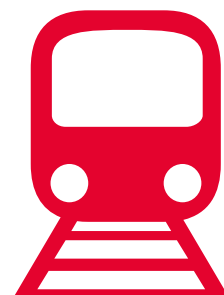
Il aura fallu attendre une quinzaine d'années ponctuées de colloques, rapports, missions parlementaires et autres assises du ferroviaire pour aboutir à une nouvelle réforme ferroviaire. Mais elle ne règle pas le problème crucial du financement, encore moins celui de l'efficacité organisationnelle et technique puisque la séparation entre le rail et le train est renforcée par la création d'entreprises indépendantes. Ce sont ces errements qui maintiennent le mode ferroviaire dans la spirale du déclin. Economiquement étouffé, le GI (hier RFF, aujourd'hui SNCF Réseau) est contraint de peser sur son principal client (hier la SNCF, aujourd'hui SNCF Mobilités) mais aussi sur les travaux d'entretien et de renouvellement. De restructurations en restructurations, de suppressions d'emplois en suppressions d'emplois, le réseau continue à se dégrader, l'offre ferroviaire et le service public se réduisent. Des lignes ont été fermées car la sécurité ne peut plus être assurée, des milliers de Kms sont limités en vitesse..., l'horizon est dégagé pour les camions et les cars.

La CGT a toujours combattu ces politiques en étant persuadée que rien de durable ne peut se construire dans le domaine du ferroviaire sans un Etat qui assume pleinement ses responsabilités au plan stratégique, organisationnel et financier.

En premier lieu, il convient de désendetter le système ferroviaire. Pour cela, la CGT a proposé de créer une Caisse d'Amortissement de la Dette Ferroviaire de l'Etat (CADEFE) dont les ressources reposeraient sur l'activité économique de transport

avec une politique incitative en matière de report modal. Le système bénéficierait immédiatement de près de 2 Mds€ par an correspondant aux intérêts bancaires de la dette portés par la CADEFE. Cette proposition a été en partie reprise lors du débat sur la loi ferroviaire à l'Assemblée Nationale. L'amendement porté par le rapporteur de la commission des finances n'a pas été adopté mais la loi a prévu un rapport dans les deux ans. Par ailleurs, la Confédération CGT propose que les transports et l'aménagement du territoire, droits humains et sociaux fondamentaux, soient financés sous maîtrise publique par un Pôle Financier Public.

En second lieu, notre conception du Service Public ferroviaire repose sur une organisation intégrée de la production. Dans un mode de transport guidé, la maîtrise simultanée des composantes fixes (infrastructure) et mobiles (trains) participe à l'efficacité opérationnelle. La réunification du Gestionnaire d'Infrastructure est un premier pas mais ne suffit pas en elle-même à restaurer l'efficacité globale du système ferroviaire. Celle-ci répond à des enjeux plus vastes de qualité des interfaces de la production dans son ensemble. La « voie du service public », projet CGT présenté dans le cadre de la loi du 4 août 2014, propose des organisations plus réactives, plus économes et plus efficaces grâce à la mutualisation des moyens et la continuité des pratiques professionnelles dans différents domaines.

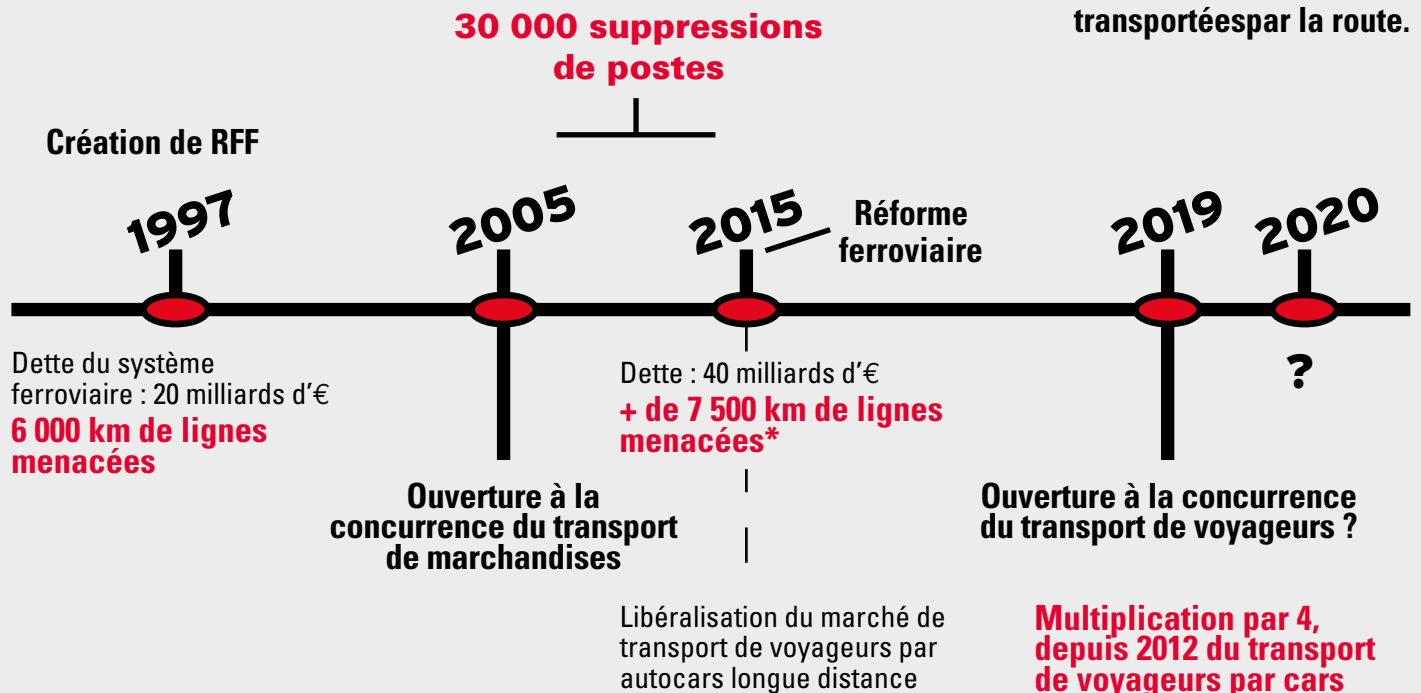


INVESTISSEMENT DANS LE FERROVIAIRE : un choix de société !

Au fil des réformes

Entre 2003 et 2013, le transport ferroviaire de marchandises a été divisé par deux.

Plus de 80 % des marchandises transportées par la route.



* rapport d'expertise CCE SNCF

Précarité au plus haut...

Bilan social 2014 = augmentation sans précédent de contractuels

Nombreuses démissions de salariés qualifiés et formés



30 à 40 % de précaires dans certaines unités



Jusqu'à 70h par semaine pour les ingénieurs, cadres, techniciens *

La CGT n'a cessé d'interpeller la direction de la SNCF et le gouvernement sur la situation préoccupante du système ferroviaire

Le transport ferroviaire public de personnes comme de marchandises doit être une priorité nationale au regard des enjeux climatiques, sociétaux et économiques.

Risque d'accidents ferroviaires

Projets compromis

Gâchis de compétences

*chiffres expertise CHSCT suite accident Brétigny (heures supp non rémunérées et non récupérées)

Des conditions de transport et de travail dégradées...

Fatigue, stress...



Surpopulation dans le train



Trains supprimés, retards



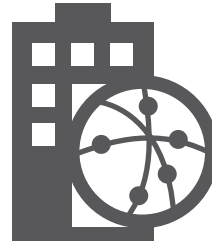
Fermetures de lignes, d'arrêts, gares, guichets, trains sans contrôleurs, rames dégradées



Un désengagement persistant de l'Etat



Désengagement de l'état. Système de transport ferroviaire non financé.



Des acquisitions pour l'extension à l'international à partir des ressources de l'EPIC au détriment des trains du quotidien
Un transfert vers la route.

Redonner les moyens au service public ferroviaire

Créer un pôle financier public



Renationaliser les sociétés d'autoroutes



Transformer une partie de la dette ferroviaire en dette publique

Place du ferroviaire en France en termes d'effort financier dans l'infrastructure depuis 1970
54,6 Mds €
contre 59,3 Mds € aérien
Contre 88,2 Mds € route

- Embauche au statut
- Arrêt de la sous-traitance
- Juste reconnaissance des qualifications

La libéralisation du transport par autocar risque d'entraîner des suppressions de trains grandes lignes et TER et de nouvelles hausses de tarifs

Organiser le système à partir des besoins des usagers et de l'expérience des cheminots

Privilégier la complémentarité et la coopération entre mode de transports plutôt que la concurrence en France et en Europe

Parce que la finalité d'une entreprise n'est pas exclusivement économique et financière - surtout quand c'est une entreprise publique - mais d'abord humaine et sociale, les choix de gestion doivent prendre en compte les conséquences humaines, sociales et environnementales.

Comment travailler en tant que cadre ou agent de maîtrise aujourd'hui ?

L'UFCM-CGT propose d'agir pour :

- Garantir la liberté d'expression, notamment lors des réunions professionnelles. Les discussions collectives sur l'organisation du travail et la marche de l'entreprise.



- Reconnaître le rôle contributif des maîtrises et cadres : agir pour que le travail ne soit pas facteur de souffrance, mais un moyen d'humaniser, de pouvoir faire du bon travail.

- Favoriser le droit d'alerte, de propositions alternatives aux choix stratégiques, consolidant l'emploi, la reconnaissance des qualifications, la citoyenneté dans l'entreprise et l'exercice des libertés syndicales, y compris dans les entreprises sous-traitantes.



Maintenant, parlons des moyens !

Mais en tout état de cause, et sans attendre, l'UFCM-CGT a des revendications précises :

Pas de tenue de postes pour des jeunes cadres et/ou attachés TS qui doivent encore passer des épreuves pour valider leurs acquis ;

Dimensionnement des parcours pour réaliser l'ensemble des missions réglementaires ;

Assistance effective des dirigeants de proximité et d'unité pour les débarrasser de tâches sans réelle plus-value ;

Réflexion sur les parcours professionnels, via le système des postes à fourchette permettant de diminuer le turnover et d'améliorer la connaissance du terrain ;

Examen des conséquences de la co-activité lors des recours à la sous-traitance ;

Révision du planning de travaux de modernisation et de développement, notamment en Ile de France.

Trois grandes missions ont historiquement structuré l'activité des cheminots ; Sécurité des circulations, régularité des circulations, et conservation du patrimoine. Force est de constater que sous l'effet des pressions financières et managériales, celles-ci ont connu une mutation qui n'est pas sans conséquence sur la qualité et la pérennité du réseau, mais surtout sur la sécurité, dont nos dirigeants ont oublié qu'elle était un combat permanent...

Le dernier rapport de l'EPSF sur l'état du réseau et sa politique de maintenance apporte un élément supplémentaire à toute une série de rapports qui donnent lieu à nombre de commentaires, mais à peu de décisions effectives et performantes. S'il fait état de constats sévères, qui « mettent en exergue une faiblesse de l'efficacité du système de gestion de la sécurité » (qualité des contrôles, connaissance des particularités des installations, maîtrise des savoir-faire, formation continue...), il n'a pas donné lieu à l'indispensable et profonde remise en cause des politiques de maintenance et d'investissements menées depuis plusieurs années, alors qu'il n'épargne aucun maillon du processus de production. **Ce rapport aborde pourtant un sujet jusqu'alors ignoré de notre direction et que l'UFCM-CGT dénonce régulièrement : l'inadéquation entre les missions quotidiennes à réaliser et les moyens à disposition pour y parvenir.** Si nous fouillons un peu plus son contenu, c'est même le processus de taylorisation de cette production qui est mis au piquet, responsable d'avoir éloigné les cheminots de l'Équipement du sens de leurs interventions. La situation est d'ailleurs amplifiée par les incessants « changements de plan » imposés par une charge travaux, notamment en Ile-de-France, qui aspire une large part des moyens de production interne, et que ne peut compenser le recours à la sous-traitance. Les choix d'investissements priorisant les lignes à grande vitesse que dénoncent nombre d'observateurs, voire d'actuels décideurs, ont irrémédiablement pesé sur le niveau de qualité et de sécurité du réseau existant, mettant certaines de ces parties en très grande fragilité en termes d'exploitation. C'est le cas du réseau Ile de France. Néanmoins, croire et faire croire, que ce retard est rattrapable dans le calendrier de travaux fixé par les pouvoirs publics et la direction de RFF, et main-

tenant SNCF Réseau, relève du mirage. Plus encore quand les recrutements, les formations, les transferts de compétences n'ont pas été anticipés pour les réaliser. La première priorité est donc de revoir ce calendrier prévisionnel, de le détendre, pour l'adapter aux moyens et compétences disponibles et réaliser des travaux de modernisation, de développement et de renouvellement de qualité et en toute sécurité. Cela suppose au préalable de donner l'ensemble des éléments aux usagers. Mission d'information qui revient à la puissance publique, en l'amenant se projeter plus loin que les prochaines échéances électorales. Mais aussi à la direction de SNCF Réseau qui doit remplacer sa stratégie de centre de profit par une planification de la maintenance et du développement de ses installations ; notamment au travers de la réactivation des schémas directeurs des installations fixes. Loin de cet examen de fond, la direction de SNCF Réseau a mis en place un plan d'action, dont la principale caractéristique est d'augmenter une charge de travail déjà conséquente de l'encadrement de proximité. Seule la possibilité de remettre en place les postes de « moniteurs », supprimés il y a quelques années, amène un contenu crédible à ce plan d'action. Pour autant le sujet de la sécurité ferroviaire ne peut connaître de solutions terrain performantes, que si l'ensemble de la hiérarchie se sent impliquée dans la démarche. De ce point de vue, nos premiers dirigeants ne font pas preuve d'un grand appétit pour le sujet, et semblent préférer les exercices de communication. Une prochaine publication de Cadres Libres nous amènera des éléments d'appréciation précis sur ce domaine sensible de la sécurité ferroviaire, notamment en ce qui concerne les interfaces consécutives aux dernières mises en place, elles-mêmes consécutives de la lecture que font nos deux dirigeants d'EPIC des décrets publiés cet été.